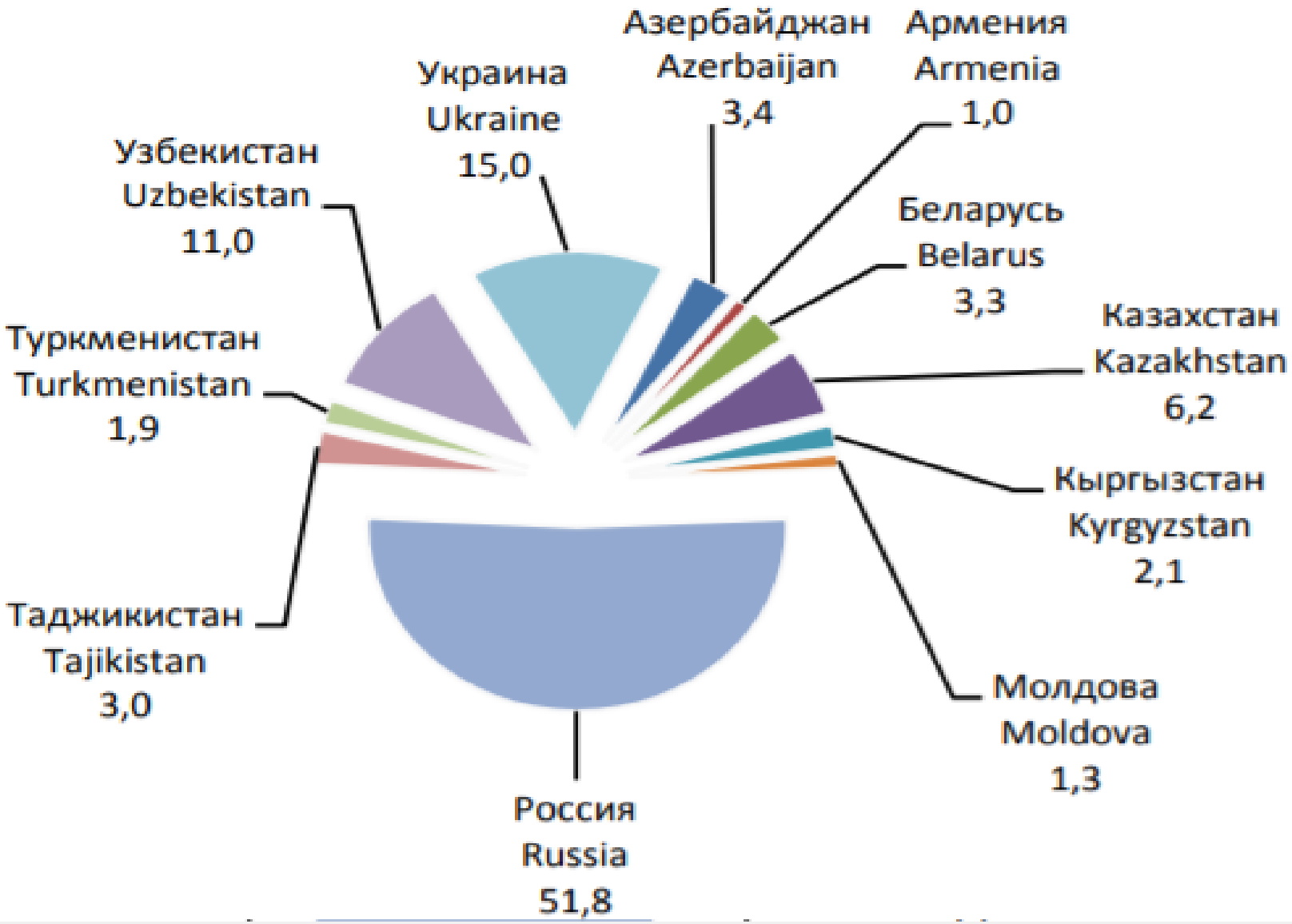
UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

Новые тенденции и вызовы устойчивому городскому развитию (Армения и в субрегион СНГ)

Emerging trends and challenges to sustainable urban development (Armenia and the CIS subregion)

Ирина Ильина
ИРИиГП НИУ ВШЭ
irsup.hse.ru

ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ СТРАН СНГ, 2017



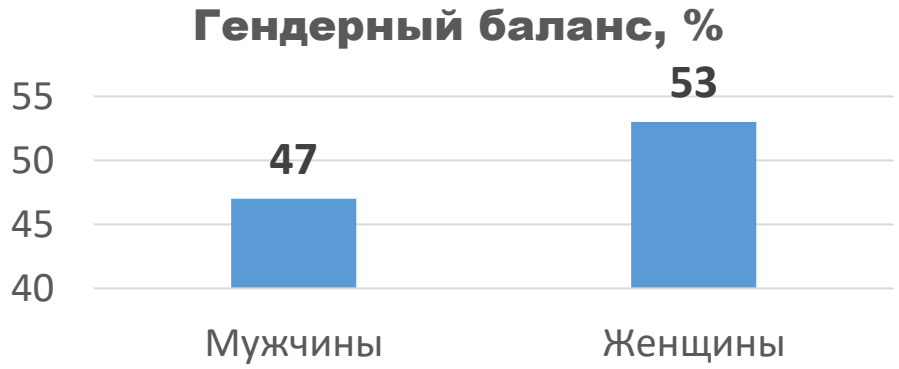
RESIDENT POPULATION, MLN.P

	2014	2015	2016	2017	
СНГ	282	282	283	284	CIS
Азербайджан	9,5	9,6	9,7	9,8	Azerbaijan
Армения	3,0	3,0	3,0	3,0	Armenia
Беларусь	9,5	9,5	9,5	9,5	Belarus
Казахстан	17,2	17,4	17,7	17,9	Kazakhstan
Кыргызстан	5,8	5,9	6,0	6,1	Kyrgyzstan
Молдова	3,6	3,6	3,6	3,6	Moldova
Россия	143,7	146,3	146,5	146,8	Russia
Таджикистан	8,2	8,4	8,5	8,9	Tajikistan
Узбекистан	30,5	31,0	31,6	32,1	Uzbekistan
Украина	45,2	42,8	42,6	42,4	Ukraine

CRUDE BIRTH, DEATH AND NATURAL CHANGE RATES (number of births, deaths and natural change per 1 000 population)

Armenia	2013	2014	2015	2016
births	13,8	14,3	13,9	13,5
deaths	9,0	9,2	9,3	9,4
natural change	4,8	5,1	4,6	4,1

Общая характеристика стран СНГ на современном этапе



ПРОБЛЕМЫ ИЗ СОВЕТСКОГО ПРОШЛОГО

- изолированность от мировой экономики
- сугубо советский вариант «урбанизации»
- политическая моноцентричность
- диспропорции пространственного развития
- специфика планировочной организации городов и особенности жилищного фонда

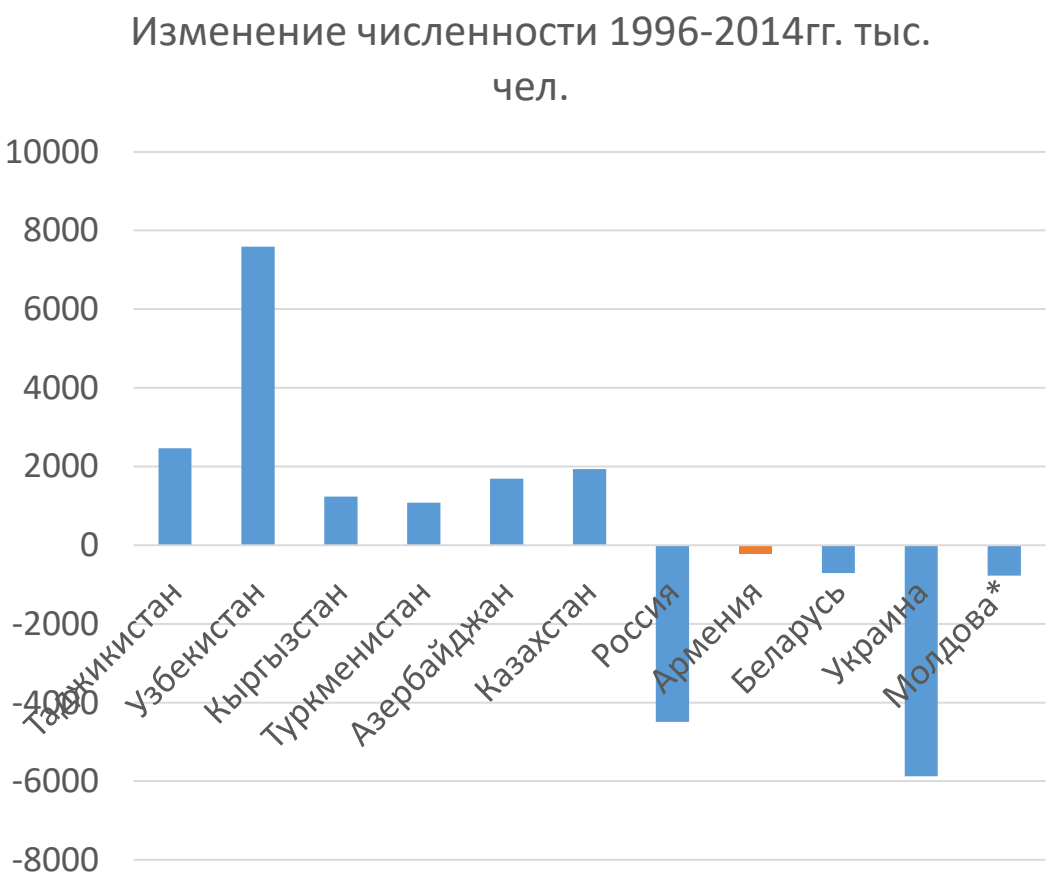
Специфические черты, присущие городам СНГ

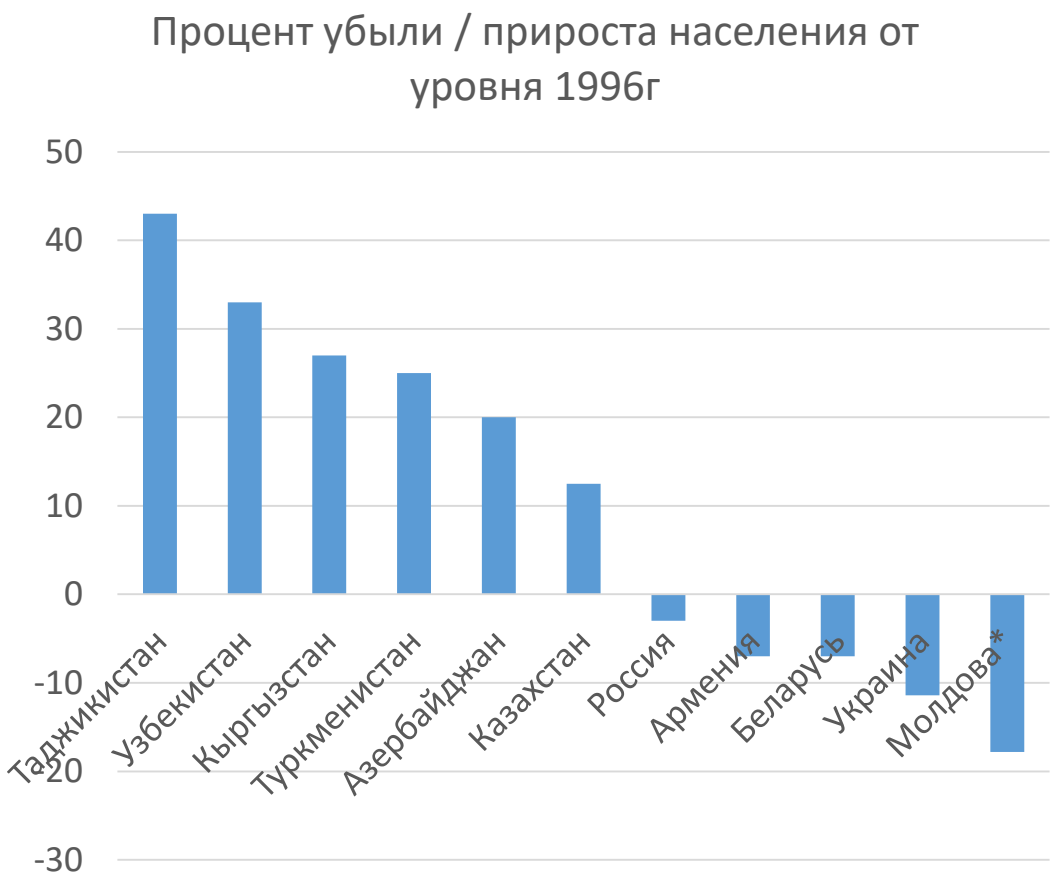
- наличие жилых районов с высокой плотностью застройки панельными домами, располагающихся на городских окраинах
- высокая доля промышленной застройки в прилегающей к центру зоне
- недостаточная для обеспечения высокой плотности в центре развитость инфраструктуры, ее ненадлежащее содержание и обслуживание
- проблемы с правом собственности и неупорядоченная структура землевладения
- неразвитость системы местных налогов, которая основана на дотациях, а не на местных ресурсах

Тенденции развития

- активизация урбанизации при высокоцентрализованном управлении – рост столичных агломераций
- деградация системы расселения индустриальной эпохи (следствие разрыва устоявшихся экономических связей)
- «сжатие» системы расселения в слабозаселенных депрессивных регионах, обострение проблем «моногородов» (результат пространственной локализации конкурентных преимуществ)
- реализация преимуществ соседства с развитыми странами ЕС, снижение барьерной функции границы и улучшение инвестиционного климата для ускорения притока инвестиций
- "коридор возможностей" задан в первую очередь объективными факторами а не политикой властей

Численность населения стран СНГ, 1996-2014 гг.

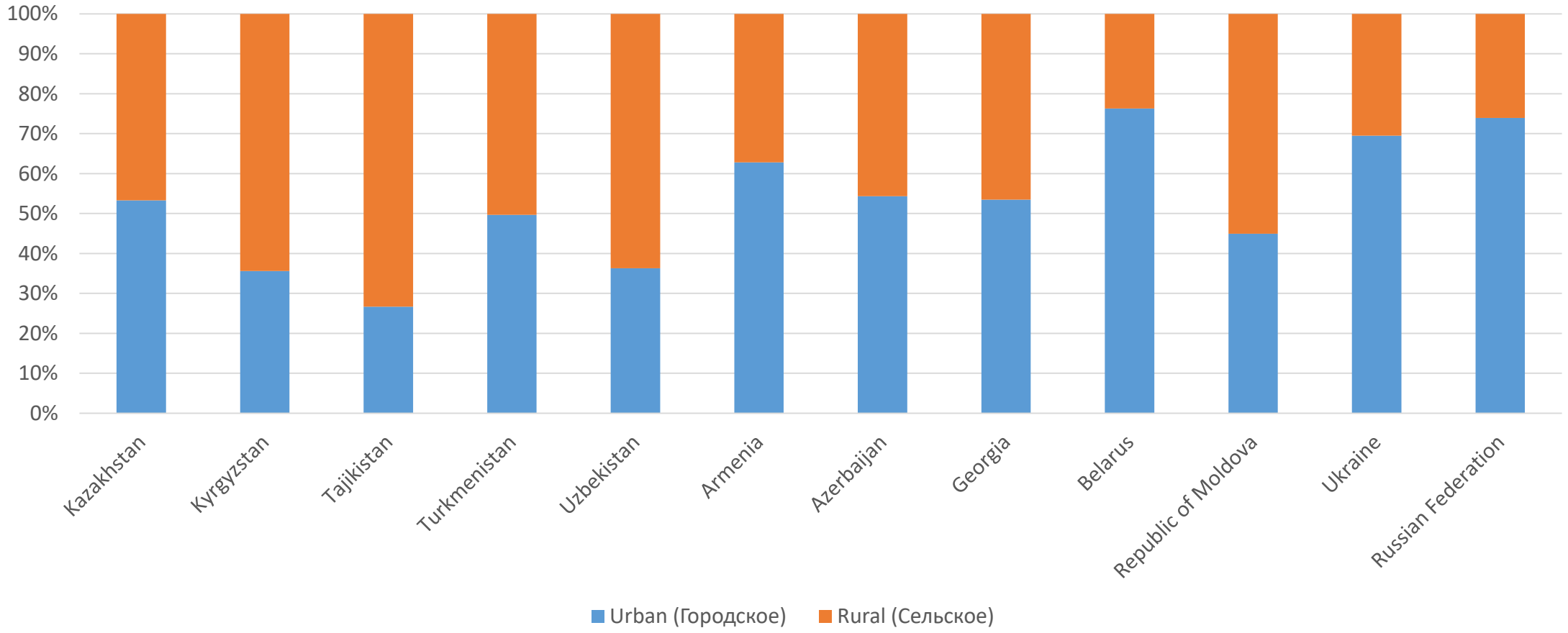




*1996г. - население Молдовы с учетом Приднестровья; 2000г. - население Молдовы без Приднестровья

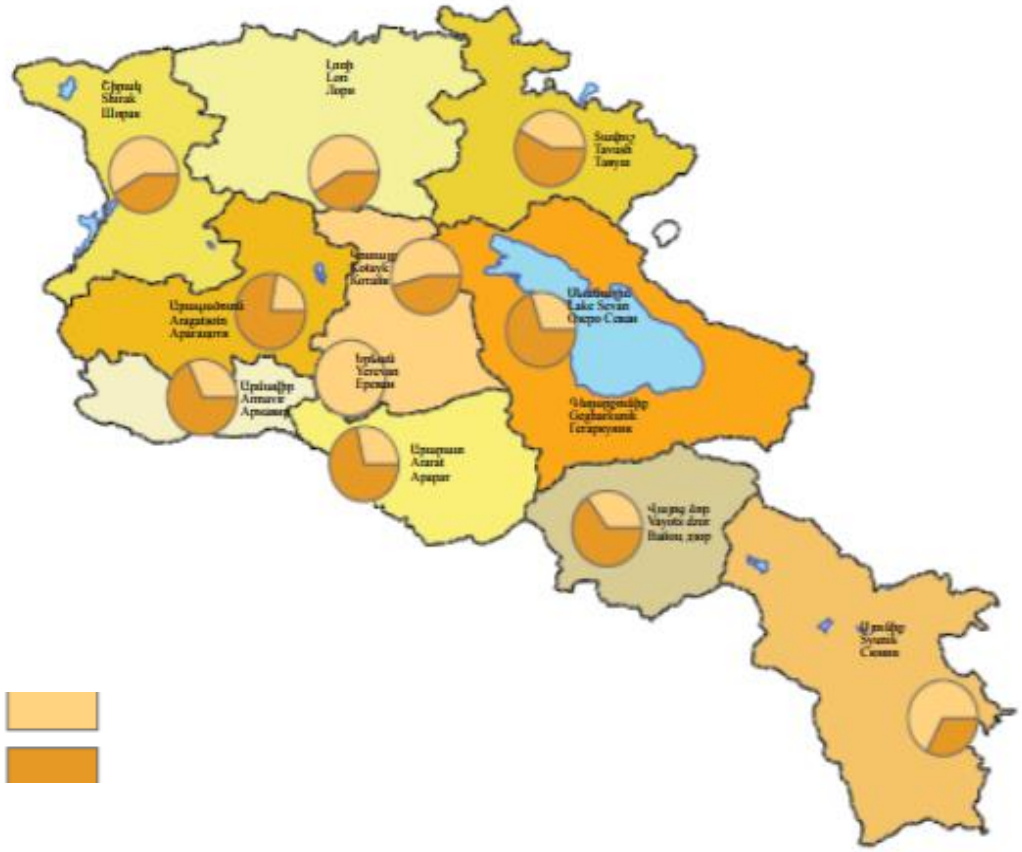
Источник: Данные национальных статистических комитетов и агентств стран СНГ

The level of urbanization in States in the CIS, 2014, %
Уровень урбанизации в государствах на пространстве СНГ

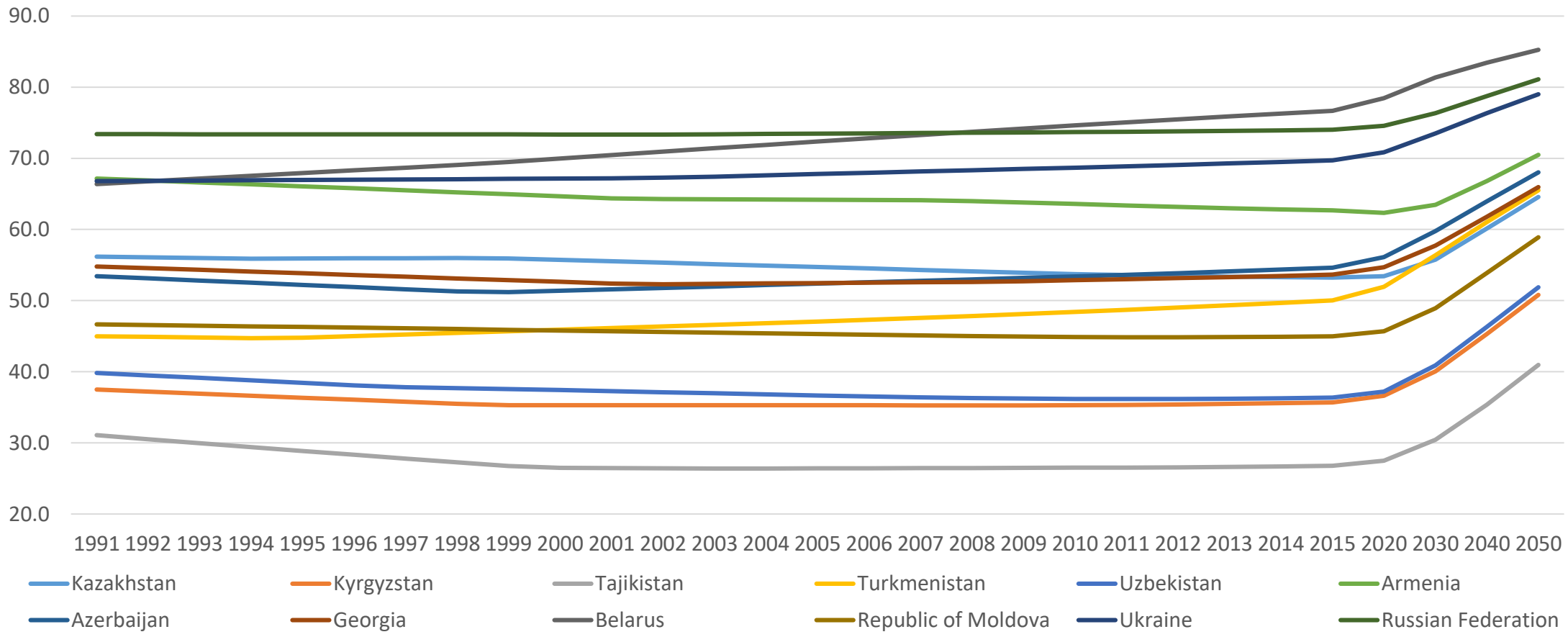


World Urbanization Prospects: The 2014 Revision

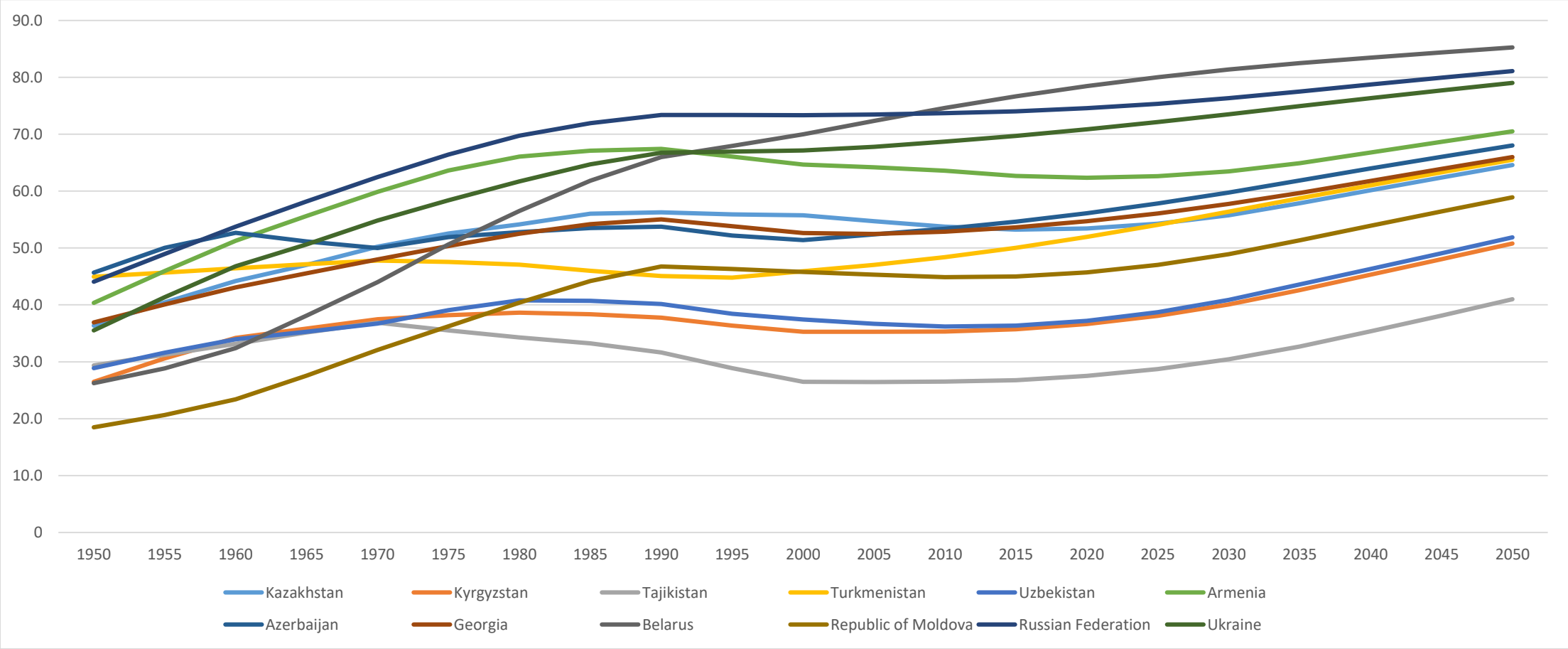
RATIO OF RURAL AND URBAN POPULATION СООТНОШЕНИЕ СЕЛЬСКОГО И ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ И ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ2015



Annual Percentage of Population in Urban Areas, 1991 - 2050 %
Динамика среднегодовой доли городского населения

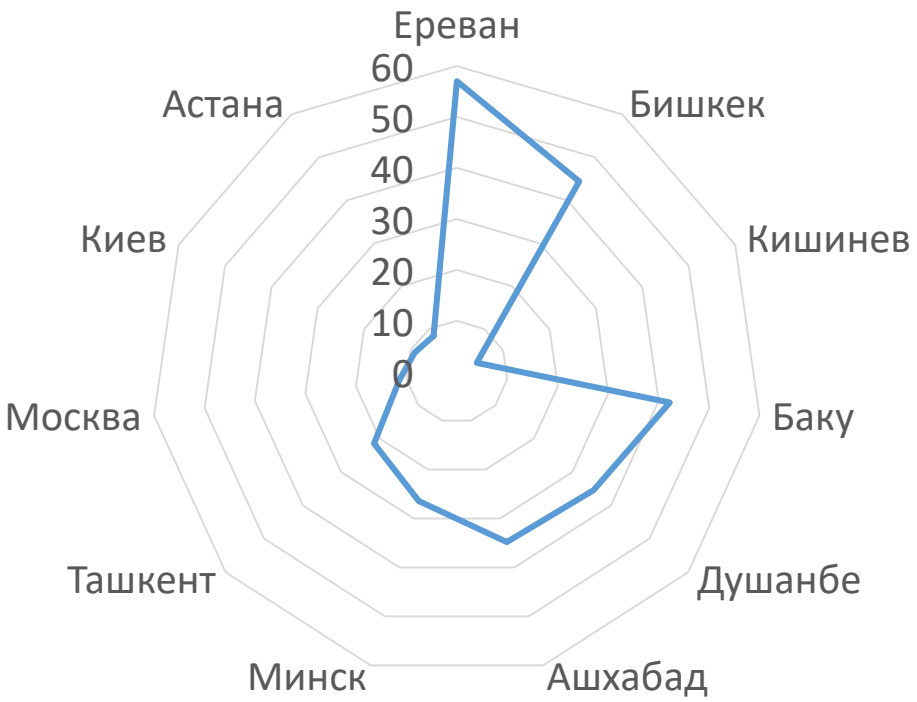


Динамика роста численности городского населения в странах СНГ (тренды и прогноз)



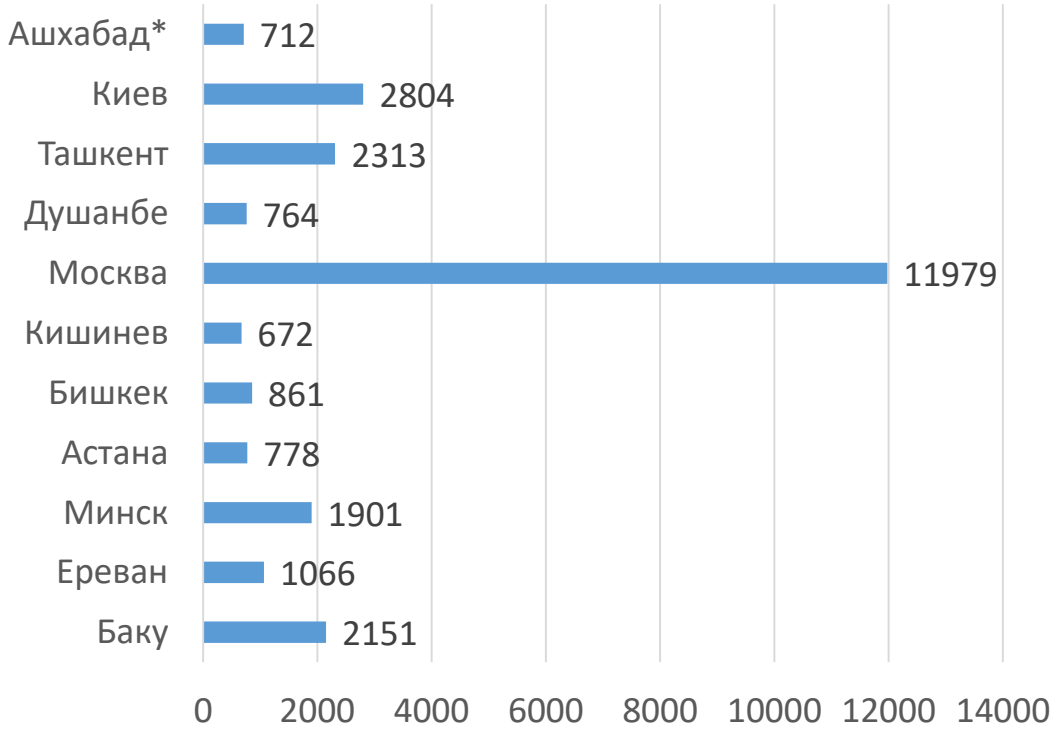
Столичное население стран СНГ

Доля городского населения, проживающих в столицах стран СНГ в 2013г.



по данным Статкомитета стран СНГ

Численность постоянного населения столиц стран СНГ, на начало 2013 года



**Последняя официальная оценка (на 2001 год) численности населения города составляла 712 тыс. человек*

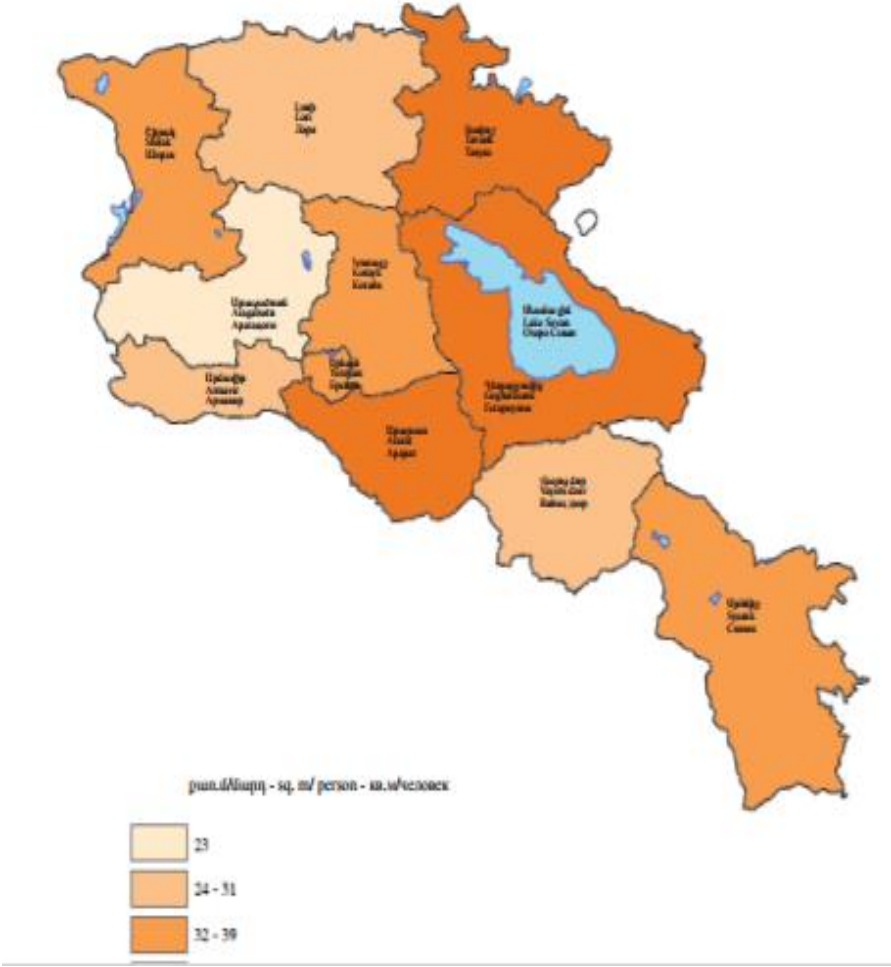
Столичное население стран СНГ

Высокая доля городского населения в столицах

Негативное влияние на равномерность расселения по территории стран

Увеличение нагрузки на социальную, инженерную, транспортную инфраструктуры столичных городов

TOTAL AREA OF HOUSING STOCK PROVIDED PER INHABITANT
ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА НА ОДНОГО ЖИТЕЛЯ, 2015



Средняя обеспеченность

- **31,6 м2/чел**

В городах

- **26,9 м2/чел**

Столичное население стран СНГ

Приток в города сельского населения на постоянной основе

+

Возрастающее маятниковое движение населения в крупные города

+

Формирование широких пригородных зон

=

Процесс урбанизации в странах СНГ

Результат процесса роста и развития пригородных зон

Формирование городских агломераций

Скопление населенных пунктов, срастающихся в единое целое в результате интенсификации экономических и культурных связей

Генеральные планы столиц стран СНГ

- г.Баку (Азербайджан) – 2009 г.
- г.Ереван (Армения) – 2005 г.
- г.Минск (Беларусь) – корректура 2015 г.
- г.Астана (Казахстан) – корректура 2007, 2011 гг.
- г.Бишкек (Кыргызстан) – 2008 г.
- г.Кишинев (Молдова) – 2007 г.
- г.Москва (Россия) – 2010 г.
- г.Душанбе (Таджикистан) – 2009 г.
- г.Ашхабад (Туркменистан) – 2007 г.
- г.Киев (Украина) – проект 2010г.

Генпланы городов СНГ

- Уже в 1924 году Ереван одним из первых среди советских городов получил утвержденный правительством генеральный план развития, составленный академиком архитектуры Александром Таманяном. Этот план предусматривал почти четырехкратный рост населения, что по тем временам представлялось фантастическим.
- Однако действительность опережала проектные предложения, в городе одно за другим росли крупные промышленные предприятия, вследствие чего в течение последующих 40 лет генплан пересматривался трижды.
- Ереван не имеет территорий, свободных от застройки, поэтому при разработке нового генплана принят вариант компактного размещения застройки.

Развитие городов в СНГ

Причины возникновения проблем

административные

- забюрократизированность власти и сложность выдачи разрешений и согласований на строительство объектов инфраструктуры, высокий уровень коррупции, отсутствие четко выработанной политики и мотивации по решению проблем со стороны городских властей

законодательные

- отсутствие или недостаток нормативно-правовой базы, позволяющей адекватно регулировать возникающие проблемы взаимоотношений разных субъектов управления, общества, бизнеса; отсутствие четко регламентированных правил применения различных экономических механизмов (например, государственно-частное партнерство, возвратное налоговое финансирование

институциональные

- низкая роль общественных и иных институтов в содействии экономическому развитию и формировании экономического поведения, проблемы градостроительного развития; формирование благоприятного делового климата; недостаточное взаимодействие органов власти и бизнес структур в решении социальных вопросов, низкий уровень развития социальной ответственности бизнеса

экономические

- несовершенство налоговой базы и межбюджетных отношений, низкая инвестиционная привлекательность, бюджетные ограничения, отсутствие мер налогового стимулирования содержания социальной инфраструктуры, находящейся на балансе частных компаний, отсутствие эффективной земельной политики, нерешенность имущественных вопросов и вопросов разграничения прав собственности и управления

Концептуальные подходы к моделям развития городской инфраструктуры Conceptual approaches to models of development of urban infrastructure

4 базовые модели:

1. **инерционная**
2. **инновационно-централизованная**
3. **инновационно-децентрализованная**
4. **инновационно-интегрированная**

1. Реализация проектов развития городской инфраструктуры ограничивается устранением проблем дефицита и конфликтных ситуаций.

- Данная модель соответствует фактически доминирующей на сегодняшний день. Не требуется менять существующие механизмы управления, компетенции органов государственной власти и органов местного самоуправления.

2. Варианты осуществления данной модели зависят от вида централизации (федеральный или региональный уровень, специально созданные легитимные органы управления проектом или фонды).

- Преимущества: высокая управляемость проектами, очевидность эффектов, повышение инвестиционной привлекательности. Недостатки модели: низкая гибкость при принятии решений, существенные политические риски.

3. Ответственность муниципалитетов при реализации инфраструктурных проектов.

- Основным плюсом такой модели является самостоятельность муниципалитетов в принятии решений, однако она сопряжена с повышенными финансовыми рисками при реализации проектов, а также с конфликтами в экономической сфере и в решении территориальных проблем.

4. Реализация проектов развития общественной инфраструктуры при высоком уровне взаимодействия бизнеса и власти.

- Реализация проектов развития общественной инфраструктуры при высоком уровне взаимодействия бизнеса и власти. Преимущества: модель реализуется за счет внедрения мягких мер поддержки на разных уровнях и выработки единой стратегии; эффективна для долгосрочных и сложных проектов разной направленности (транспорт, инженерная инфраструктура, социальная сфера), обеспечивает снижение капиталоёмкости за счёт кооперации на муниципальных уровнях.

Здоровье

Доля заболеваний, диагностированных на начальной стадии, проценты	xx ↑
Средняя продолжительность жизни, лет	xx ↓
Среднее время от момента записи до приема врача, дни и часы	xx ↓
Среднее время от звонка в службу скорой помощи до приезда бригады скорой помощи, мин.	xx ↑
Доля жителей, записавшихся на прием к врачу через электронную запись, проценты от всех записавшихся	xx ↑
Доля жителей, удовлетворенных работой сферы здравоохранения, проценты	xx ↑

Комфортный город (парки, культура, спорт, экология, ЖКХ, безопасность)

Доля жителей, проживающих в радиусе 500 м от парков, детских парков, охраняемых зон, скверов, бульваров, проценты	xx ↓
Объем выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников, тыс. тонн	xx ↑
Позиция города относительно др. городов с сопоставимым населением по площади озелененных территорий на душу населения, позиция	xx ↑
Доля домов, в которых летнее отключение воды по факту составило 10 дней и менее, проценты	xx ↑
Место города в международном рейтинге по личной безопасности Mercer	xx ↓
Доля площади улиц и дворов, которая попадает в поле зрения видеокамер наблюдения, проценты	xx ↑
Доля городских общественных зданий, доступных для инвалидов и других малоподвижных групп населения, проценты	xx ↑
Доля жителей, считающих город комфортным для жизни, проценты	xx ↑

Образование

	xx ↑
Доля учреждений общего образования, соответствующих требованиям стандарта качества образования", проценты	xx ↑
Доля школ, в которых созданы условия для получения инклюзивного образования, проценты	xx ↑
Средняя величина зарплаты преподавательского состава в городе	xx ↑
Доля жителей, удовлетворенных работой сферы общего образования, проценты	xx ↑

Условия ведения бизнеса

Позиция города в рейтинге ведения бизнеса Всемирного банка среди других городов России, позиция	xx ↑
Позиция города в рейтинге инновационных городов, позиция	xx ↑
Темп роста объема инвестиций в основной капитал, проценты	xx ↑
Доля жителей, удовлетворенных условиями ведения бизнеса, проценты	xx ↑

Экономическое благополучие москвичей (включая социальную защиту)

Средняя реальная зарплата, тыс. руб.	xx ↑
Уровень безработицы, проценты	xx ↑

Мобильный город (транспорт и дороги)

Средняя скорость движения на общественном транспорте в час пик,	xx ↑
Среднее время в пути в час пик, мин.	xx ↑
Время в пути на общественном транспорте в утренний час пик (8:00-9:00) , мин.	xx ↑
Доля личного автотранспорта при поездках в утренний час пик (8:00-9:00) , проценты	xx ↓
Доля поездок в час пик менее 60 минут, проценты	xx ↑
Провозная способность в пределах ТТК, тыс. пассажиромест в час пик	xx ↑
Доля НГПТ, доступного для инвалидов, проценты	xx ↑
Доля населения, считающего, что транспортная ситуация улучшается, проценты	xx ↑

Открытое и ответственное Правительство

Доля жителей, имеющих доступ к получению государственных и муниципальных услуг в МФЦ, проценты	xx ↑
	xx ↓
Доля обоснованных жалоб, удовлетворенных в нормативный срок, проценты	xx ↑
	xx ↑
Количество услуг, полученных полностью без прихода в гос. учреждение, шт. в год	xx ↑